

Berlin, 04.07.2023

Az. 2.430

Stellungnahme

des BDBe zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) zur Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen (10. BImSchV), Az. C I 6 – 5021/010-2023.0001

I. Allgemeine Anmerkungen

Mit dem Referentenentwurf sollen europarechtliche Vorgaben – Änderung der EU-Kraftstoffqualitätsrichtlinie und die Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (AFIR) – umgesetzt werden. Gleichzeitig dient der Verordnungsentwurf der Umsetzung des Beschlusses des Koalitionsausschusses vom 28. März 2023, der das Inverkehrbringen reiner paraffinischer Dieselmotorkraftstoffe vorsieht.

Der BDBe begrüßt die mit diesem Referentenentwurf beabsichtigte Einführung von B10 als auch von paraffinischem Dieselmotorkraftstoff. Beides kann in angemessener Art und Weise zu einer weiteren Emissionsminderung im Verkehrssektor insbesondere auch im Schwerlastverkehr beitragen. Aus Sicht des BDBe sollte die vorgesehene Neufassung der 10. BImSchV allerdings zum Anlass genommen werden, die Nutzung zertifiziert nachhaltiger Biokraftstoffe und ihre Rolle bei der Entwicklung zu einem emissionsärmeren Verkehrssektor insgesamt deutlicher als bisher zu unterstützen und dabei auch den Benzinmarkt in den Blick zu nehmen. Konkret sollten

- die Bestandsschutzsortenregelung für Ottokraftstoffe und
- der Warnhinweis bei Super E10 und Super Plus E10 entfallen.

Zudem wird angeregt, durchgängig den Begriff „Bioethanol“ zu verwenden.

II. Einzelheiten

1. Anforderungen an Ottokraftstoffe | Bestandsschutzsortenregelung (§ 3 Abs. 2 bis 4 der 10. BImSchV):

Der Entwurf hält unverändert an der derzeitigen Bestandsschutzregelung bei Ottokraftstoffen fest, wonach an öffentlichen Tankstellen, an denen Ottokraftstoffe der Qualität Super oder Super Plus mit mehr als 5 Prozent Bioethanol angeboten werden, verpflichtend auch Kraftstoffe der Sorten Super und Super Plus mit bis zu 5 Prozent Bioethanol anzubieten sind.

Ein obligatorisches unionsrechtliches Gebot zum Anbieten einer Bestandsschutzsorte ergab sich aus Art. 3 Abs. 3 Satz 1 der Richtlinie 2009/30/EG (FQD) bis zum Jahr 2013, diese Verpflichtung ist aber seitdem ausgelaufen. In Folge dessen haben die EU-Mitgliedstaaten, in denen Super E10 zwischenzeitlich eingeführt wurde, im Regelfall vollständig auf gesetzliche Verpflichtungen zu Bestandsschutzsorten verzichtet¹. Super E10 ist derzeit in 19 EU-Mitgliedsstaaten (und Großbritannien) markteingeführt (Belgien | Bulgarien | Dänemark | Estland | Finnland | Frankreich | Irland | Lettland | Litauen | Luxemburg | Niederlande | Norwegen | Österreich | Rumänien | Schweden | Slowenien | Slowakei | Tschechien | Ungarn).

Aus Sicht des BDBe ist zehn Jahre nach Ablauf der Übergangsfrist diese nationale Bestandsschutzsortenregelung nicht mehr notwendig, da der derzeitige Bestand von Fahrzeugen mit Ottomotoren bis auf wenige Ausnahmen und nahezu alle Neufahrzeuge, die nach 2011 zugelassen wurden, Super E10 ohne jede Einschränkung tanken können. Bereits im Jahr 2017 hatte die EU-Kommission für das Jahr 2020 geschätzt, dass in der EU maximal 7 Prozent des Fahrzeugbestandes nicht für E10-Kraftstoffe geeignet sein werden (vgl. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017DC0284&from=LV>). Aktuell ist überschlägigen Schätzungen zufolge² weniger als 1,50 Prozent des nationalen Fahrzeugbestandes nicht für den Kraftstoff Super E10 geeignet.

Die geltende Bestandsschutzregelung führt faktisch zur Verhinderung eines erweiterten Angebotes klimafreundlicher Kraftstoffe, die im Entwurf zur Änderung der 10. BImSchV mit dem Inverkehrbringen von HVO sowie von B10 beabsichtigt ist. Denn an vielen Tankstellen sind die infrastrukturellen Kapazitäten begrenzt. Damit beschränkt die Bestandsschutzregelung auch das Klimaschutzpotenzial nachhaltiger Kraftstoffalternativen. Aus Sicht des BDBe sollte die Regelung in § 3 Abs. 2 und 3 der 10. BImSchV wegfallen.

¹ vgl. Übersicht der European Producers Union of Renewable Ethanol – ePURE unter https://www.bdbe.de/application/files/6416/8845/8921/ePure_E5_Schutzsorte_2023.pdf

² Prof. Thomas Heinze, htw Saar, Institut Automotive Powertrain (IAP), Kurzkomentierung DAT Studie von 2011 zur E 10 Verträglichkeit vor dem Hintergrund KBA-Bestandsdaten, Juli 2023, vgl. Anlage.

Alternativ könnten die Kraftstoff-Anbieter in einem ersten Schritt verpflichtet werden, bei Ottokraftstoffen lediglich eine Bestandsschutzsorte anzubieten. § 3 Abs. Abs. 2 der 10. BImSchV könnte hierzu wie folgt neu gefasst werden:

Wer Ottokraftstoffe nach Absatz 1 der Qualität „Super“ mit mehr als 5 Volumenprozent Ethanol anbietet, ist verpflichtet, an derselben Abgabestelle auch Ottokraftstoffe nach Absatz 1 der Qualität „Super“ oder „Super Plus“ mit einem maximalen Sauerstoffgehalt von 2,7 Massenprozent und einem maximalen Ethanolgehalt von 5 Volumenprozent anzubieten.

In diesem Fall der Beibehaltung einer Bestandschutzsortenvorgabe könnte der Schwellenwert in § 3 Abs. 4 der 10. BImSchV angehoben werden. Der aktuellen Regelung entsprechend müssen nur Tankstellen mit einem Absatz von weniger als 500 Kubikmeter die Bestandschutzsortenregelung nicht einhalten. Die vorgeschlagene Änderung erlaubt den Tankstellenbetreibern größere Gestaltungsmöglichkeiten bei der Abgabe von Kraftstoffen.

2. Auszeichnung von Ottokraftstoff | Warnhinweis bei Super E10 und Super Plus E10

(§ 14 Abs. 1 Nr. 2 10. BImSchV):

Verbraucher sollen die Kompatibilität ihres Fahrzeuges mit Kraftstoffen dadurch einfach erkennen, dass u.a. an den Tanksäulen, an den Zapfpistolen und in unmittelbarer Nähe der Einfüllstutzen der Fahrzeuge europaeinheitliche Symbole für die im Markt befindlichen Kraftstoffe angebracht werden. Bei der Kennzeichnung der Kraftstoffsorten Super Plus E10 und Super E10 an den Zapfsäulen soll nach dem Hinweis „Enthält bis zu 10 % Bioethanol“ der Warnhinweis „Verträgt Ihr Fahrzeug E10? Herstellerinformation einholen! Im Zweifel Super oder Super Plus tanken!“ erhalten bleiben.

Nach Auffassung des BDBe muss dieser Warnhinweis entfallen und der entsprechende Halbsatz von § 14 Abs. 1 Nr. 2 10. BImSchV sowie die Zeichen Teil a in den Anlagen 3 und 4 gestrichen werden. Der Warnhinweis verhindert aus unserer Sicht eine stärkere Nutzung von Super E10 und schränkt das Verbrauchervertrauen und damit auch die Realisierung deutlich höherer Treibhausgasreduzierungen durch zertifiziert nachhaltige Biokraftstoffe wie Super E10 im Verkehr unnötig ein.

Dies zeigt der nach wie vor im Vergleich zu anderen EU-Mitgliedsstaaten noch immer verhältnismäßig geringe Marktanteil von Super E10 im deutschen Benzinmarkt: Trotz eines Anstiegs in den letzten Jahren liegt dieser in Deutschland bei etwas über 25 Prozent. In anderen EU-Mitgliedsstaaten, in denen die Kraftstoffsorte Super E10 markteingeführt ist, kann eine derartige Verunsicherung der Autofahrer nicht festgestellt werden. So beträgt

beispielsweise der Marktanteil von Super E10 in Frankreich mittlerweile mehr als 56 Prozent, in Rumänien und Bulgarien 100 Prozent, den Niederlanden 96 Prozent, in Dänemark 87 Prozent, in der Slowakei 87 Prozent, in Belgien 83 Prozent, in Ungarn und Finnland jeweils 77 Prozent.

Der Warnhinweis steht zudem der Verpflichtung der Mitgliedstaaten aus der Richtlinie 2014/94/EU entgegen, den Fahrzeugnutzern klare und leicht verständliche Informationen über die an den Tankstellen verfügbaren Kraftstoffe und die Eignung ihrer Fahrzeuge für die verschiedenen Kraftstoffe zur Verfügung zu stellen (Erwägungsgrund 44 der Richtlinie). Die entsprechenden grafischen Vorgaben für eine EU-einheitliche Kraftstoffkennzeichnung (vgl. DIN EN 16942) sehen daher einen derartigen Warnhinweis für E10-Kraftstoffe nicht vor.

Durch den allein in Deutschland noch immer verpflichtend vorgesehenen Warnhinweis wird das gesamteuropäische Bemühen, Verbraucher insbesondere über den geeigneten Einsatz der verschiedenen Ottokraftstoffmischungen angemessen zu unterrichten (Art. 3 Abs.3 S. 2 Richtlinie 2009/30/EG), konterkariert.

Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft e.V.

Reinhardtstraße 16 | 10117 Berlin

T +49 (0)30 – 3 01 29 53-0

F +49 (0)30 – 3 01 29 53-10

mail@bdbe.de

www.bdbe.de

www.twitter.com/BDBeBerlin

Anlage

Kurzkomentierung DAT Studie von 2011 zur E 10 Verträglichkeit
vor dem Hintergrund KBA-Bestandsdaten nach Alter (v. 1.1.2022)
Autor: Prof. Heinze, IAP an der htw saar

Aufgabenstellung

Die DAT Studie von 2011 zur E 10 Verträglichkeit soll vor dem Hintergrund KBA-Bestandsdaten nach Alter (Version vom 1.1.2022) aus heutiger Sicht neu eingeordnet werden.

DAT Studie von 2011 zur E 10 Verträglichkeit

In der Kurzfassung ergibt sich gemäß DAT folgende Verträglichkeitsliste E 10:

Abarth	Ab 2008
Alfa	Alle
Alpina	Ab 1998
Audi	Alle ab 2004
BMW	Alle
Cadillac	Alle
Chevrolet	Alle ab 2006
Citroen	Alle ab 2000
Chrysler	Alle ab 1989
Corvette	Alle
Dacia	Alle
Daihatsu	Alle ab 2008
Dodge	Alle ab 1989
Fiat	Alle ab 2000
Ford	Alle ab 2007
Honda	Alle
Hummer	Alle ab 1992
Jaguar	Alle ab 1989
Jeep	Alle ab 1989
Kia	Alle
Lada	Alle ab 2011
Lancia	Alle ab 2000
Land Rover	Alle ab 1996
Lexus	Alle ab 1998
Maserati	Alle
Mazda	50 %
Mercedes	Alle ab 2005
Mini	Alle ab 2000
Mitsubishi	Alle
Morgan	Keines
Nissan	Alle ab 2000
Opel	Alle
Peugeot	Alle ab 2000

Porsche	Alle ab 2010
Renault	Alle ab 1997
Rolls Royce	Alle ab 2003
Saab	Alle ab 1979
Seat	Alle
Skoda	Alle
Subaru	Alle ab 1991
Suzuki	Alle ab 1991
Toyota	Alle ab 1998
Volkswagen	Alle
Volvo	Alle seit 1976

Unter Berücksichtigung der Marktanteile zeigt die Verträglichkeitsliste, dass

1. es für ca. 50% Fahrzeuge keine E10 Unverträglichkeiten gibt
2. es im Durchschnitt E10 Verträglichkeitseinschränkungen ab einem mittleren Fahrzeualter von ca. 25 Jahren und älter gibt.

Fahrzeugbestand der Fahrzeuge im Alter von 25 Jahren und älter laut KBA-Bestandsdaten vom 1.1.2022 (Dokument fz15_2022.pdf)

Kapitel 2, Seite 7 zeigt u.a. den Bestand an Personenkraftwagen 2003 bis 2022 nach Zulassungsjahren. Hier zeigt die Tabelle in Spalte 20, dass kumuliert noch 2.207.488 Fahrzeuge im Alter 25 Jahren und älter zugelassen sind. Dies entspricht vor dem Hintergrund aller zugelassenen 48.540.878 Fahrzeuge z.1.1.2022 einem Anteil von ca. 4,5%.

Abschätzung der Fahrzeuge mit E10 Unverträglichkeiten aus heutiger Sicht.

Lt. DAT Liste haben von den 4,5% jedoch nur ca. die Hälfte E10 Unverträglichkeiten. Somit reduziert sich der Anteil der betroffenen Fahrzeuge im Alter von ca. 25 Jahren und älter von 4,5% auf 2,25% mit E10 Unverträglichkeiten. Es resultieren in absoluter Zahl basierend auf dem Stand der zugelassenen Fahrzeuge mit Benzinantrieb von 30.556.538 Stück (lt. KBA 2023) 687.522 betroffene Fahrzeuge. Bezieht man diese wiederum auf den Gesamtbestand von 48.763.036 zugelassenen Fahrzeugen (lt. KBA 2023) ergibt sich ein Anteil von nur 1,41% betroffenen Fahrzeug am Gesamtbestand. Es sind dabei weitere anteilreduzierende Aspekte zu berücksichtigen wie a) bereits vorgeschriebene Verwendung vom Hersteller von Super+ für einen Teil der betroffenen Fahrzeuge und b) dass ein erheblicher Anteil dieser Fahrzeug nicht alltäglich genutzt wird. Damit ergibt sich folgendes Fazit.

Fazit

Bei einem Entfall von E5 Kraftstoff kann davon ausgegangen werden, dass auf Grund von E10 Unverträglichkeiten weniger als 1% der Pkw-Fahrer zu einem Umstieg auf Super+ gezwungen wären¹.

gez.

Prof. Dr.-Ing. Thomas Heinze, Saarbrücken den 3.7.2023

¹ Hinweis: Aufgelöst nach Marken/Herstellern erfordern detailliertere Aussagen eine aufwendigere, vertiefte Analyse.